

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 69 (2007)

Artikel: Les voies de la découverte
Autor: Rime, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817755>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

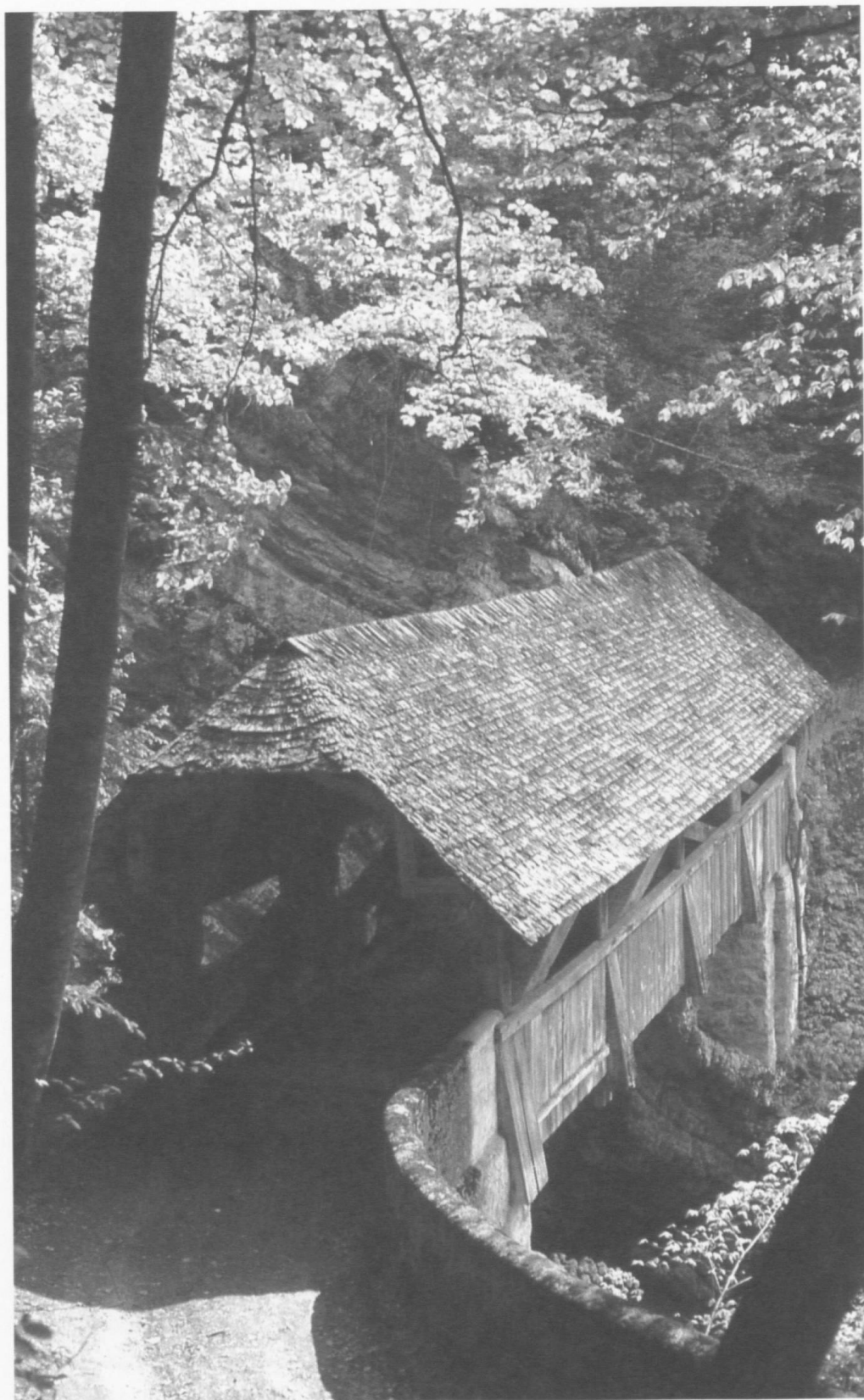
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Sur un modèle de Palladio, un des plus beaux ponts en bois du canton de Fribourg, celui de Lessoc, construit en 1667.
Photo F. Rime

GRANDS AXES ET PETITS CHEMINS: UN PATRIMOINE HISTORIQUE

LES VOIES DE LA DÉCOUVERTE

L'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) accessible en ligne, la publication *Les chemins historiques du canton de Fribourg*... A pied, à cheval, en voiture, découvrez le patrimoine routier!

PAR FRANÇOIS RIME

Diplômé en 2003 de l'Institut de géographie de l'université de Fribourg, François Rime enseigne à l'Ecole professionnelle de Bulle et au collège du Sud. Il a publié avec Jacques Rime, en 2005, l'histoire d'un lieu sacré: les Marches, «le petit Lourdes fribourgeois».



Entre Wissenbach et
Sankt-Antoni,
un magnifique chemin
creux marque l'import-
ance économique de la
voie Fribourg-
Schwarzenbourg.
Les pèlerins de Saint-
Jacques empruntent
également ce tronçon.
Photo F. Rime

Au milieu des années 1980, la Confédération a lancé un projet unique au monde: le recensement de toutes les routes et de tous les chemins considérés d'importance nationale en raison de leur fonction ou de la substance historique qu'ils ont conservée. Ce projet, nommé Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse, ou IVS, s'est achevé en 2003. Il a été réalisé par «Via Stora», le centre pour l'histoire du trafic, une entreprise annexe de l'université de Berne.

L'IVS est un inventaire régi par l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN). Deux autres inventaires fédéraux l'accompagnent: celui des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) et celui des sites construits à protéger en Suisse (ISOS).

L'IVS se présente sous la forme d'une carte de terrain, c'est-à-dire un relevé systématique des voies de communications encore existantes. A partir de recherches historiques (sources écrites, cartographiques ou iconographiques, monographies, dictionnaires, etc.), les fonctions et l'histoire de la route ou du chemin sont reconstitués et évalués. Ces recherches sont consignées dans une documentation annexe, accessible à tout un chacun, présentant, en suivant les divers segments des routes, leur histoire, les intérêts qu'ils présentent et l'évaluation de leur substance historique. Cela représente une mine d'informations pour tout chercheur ou curieux intéressé par la question des voies de communication. Enfin, la carte d'inventaire IVS donne la synthèse cartographique de ces recherches, en distinguant les objets d'importance nationale, régionale et locale. En annexe de cet article, on trouvera les itinéraires fribourgeois d'importance nationale décrits dans l'IVS.

A LA RECHERCHE DES ANCIENNES CARTES

L'IVS se base sur un double socle: les sources historiques et les relevés de terrain. Ainsi, dans la documentation qui le compose, on retrouve une synthèse des connaissances historiques à disposition et l'état de la voie de communication à la date concernée. Des photographies permettent une meilleure visualisation de la route ou du chemin en cause.

Une des sources les plus importantes, mais les plus difficiles à exploiter, est représentée par les anciennes cartes du canton, qui font l'objet d'un

article de la brochure historique.¹ Passons sur la fameuse «table de Peutinger», carte romaine que nous connaissons à travers des copie du XIII^e siècle, un document intéressant mais peu utilisable comme ressource cartographique fiable; et venons-en à la carte manuscrite (1495-1497) de Konrad Türost: seules quelques localités du canton de Fribourg y sont représentées, et les voies de communications sont uniquement signalées par des ponts. Les premières cartes imprimées de la Suisse datent du XVI^e siècle: ce sont des exemplaires et des extraits de *l'Atlas de Ptolémée*, imprimé à Strasbourg en 1513, 1520, 1522 et 1525. Aucune route, aucun pont n'y sont signalés! Les cartes de la Suisse de Sébastien Münster (1538-1560) et Johann Stumpf ne présentent pas plus d'intérêt pour l'histoire des voies de communication. Par contre, la *Carte du territoire bernois* de Thomas Schoepf (1577-1578), qui englobe le canton de Fribourg, est beaucoup plus précise. Si les ponts seuls sont cartographiés, le commentaire latin en deux volumes qui accompagne la carte permet de dresser le tracé des routes de Fribourg à Avenches, Morat, Laupen, Romont et Gruyères.² La première carte cantonale au sens propre est *Typus agri Fribourgensis*, de Wilhelm Techtermann (1578), mais elle s'avère moins précise que celle de Schoepf, notamment pour les voies de communication.

Si nos voisins français possèdent un document inestimable sur (presque) tout le territoire français de l'Ancien Régime, grâce à l'entreprise cartographique commencée en 1749 par César François Cassini (1714-1784) et poursuivie par son fils Jacques-Dominique (1748-1845), nous n'avons pas une telle chance et devons nous contenter de documents disparates, comme la *Carte du canton de Vaud et d'une partie du canton de Fribourg* (1754-1760), et celle de la partie occidentale de l'Oberland (1754), œuvres de Samuel Loup, représentant uniquement les routes principales; ou encore la *Carte topographique de la Grande Route de Berne à Genève avec la juste distance d'une ville à l'autre*, publiée en 1783 par Pierre Bel (1742-1813), qui ne représente de façon détaillée que la voie principale et ses embranchements.

Il faut attendre le XIX^e siècle pour voir apparaître des cartes plus précises, comme celles de l'Atlas suisse au 1:120000 (1796-1802) ou celles de Scheuermann (1800), de Duvotenay (1805). Mais c'est l'essor de l'Etat fédéral qui marque l'entrée de la cartographie helvétique dans son ère

¹ FELDMANN 2007, pp. 27-35. Voir aussi DUBAS 1981, que j'ai utilisé comme complément.

² FELDMANN 2007, p. 28.

moderne Ainsi, le grand œuvre du général Dufour, la carte topographique au 1:100000 (1848-1863), est-elle un travail pionnier, tant au niveau de la précision de la triangulation que du travail de terrain. Pour établir le document cartographique final, Dufour se base sur des cartes à plus grande échelle géographique. Pour le canton de Fribourg, ce sont les relevés au 1:25000 de l'ingénieur polonais Stryiński qui ont été utilisés.³ Un premier vrai classement des routes, en cinq catégories, y est proposé. Le jeune graveur Werdmüller réalisera comme exercice de compagnon une carte au 1:25000 de la ville de Fribourg et de ses environs. Viendra encore une carte du canton au 1:50000 (1852-1854) avant l'avènement définitif de la carte au 1:25000 (1:50000 pour les Alpes) par la parution de l'*Atlas topographique de la Suisse*, œuvre du colonel Siegfried (1819-1879), qui marque la limite temporelle pour la mise en compte des voies de communication historiques dans l'IVS. Les cartes Siegfried serviront elles-mêmes de base à l'actuelle carte nationale.

Selon Feldmann, l'exploitation des cartes anciennes doit se baser «sur la critique de la tradition, sur une analyse de la destination du document, et sur le croisement de ces deux méthodes».⁴ Ainsi, ces documents ne sont pas à prendre pour argent comptant. Comme toute source historique, il convient de les placer dans leur contexte. La date de parution de la carte n'est pas un critère décisif; car «il existe des cartes anciennes d'une fiabilité remarquable et d'autres qui nécessitent une vérification détaillée». L'absence de pouvoir central dans la Confédération d'avant 1848 est, de plus, un facteur d'hétérogénéité du matériel cartographique. Un critère particulièrement important, notamment pour la reconstitution des tracés des voies de communication, réside selon Feldmann dans certains «points fixes» (chapelles, auberges, ponts, gués, maladreries) qui, si leur nombre est suffisant, seront reliés et constitueront une sorte de filigrane du tracé recherché.

RELIER ET TRAVERSER LE CANTON: LES GRANDS AXES

Intéressons-nous maintenant aux routes proprement dites. L'une des premières fonctions des voies de communication est de créer des liens et de traverser un territoire de la manière la plus rapide et efficace possible. L'évolution générale des choix entrepris est retracée dans l'excellent article de synthèse historique de Philipp von Cranach qui ouvre la brochure.⁵

³ Sur ce sujet, voir ZWICK 2005, pp. 69-86.

⁴ FELDMANN 2007, p. 34.

⁵ VON CRANACH 2007a, pp. 6-17.

Nous n'avons que très peu de témoignages des voies de communication préhistoriques. Avant la romanisation du territoire fribourgeois, les archéologues ont certaines raisons de supposer que la très ancienne route menant de Grande-Bretagne en Grèce (route de l'étain) passait par la vallée de la Sarine (à Châtillon-sur-Glâne notamment).⁶

La route dite «de la Broye»⁷ fut aménagée par les Romains. Elle passait par Vevey, Oron, Moudon, Payerne, Aventicum (Avenches), Morat, Kerzers puis se poursuivait jusqu'à Soleure pour atteindre Vindonissa (Windisch) et Augusta Raurica (Augst). Le tronçon broyard, comportant peu de difficultés topographiques – hormis la nature marécageuse du terrain – était naturellement propice à la circulation. De nombreux vestiges gallo-romains marquent cette route: villas, *vici* de Moudon, ville d'Aventicum et tronçons de *via*, à Domdidier ou à Dompierre par exemple. C'est par cette route que le christianisme fit son entrée en terre fribourgeoise, autour du centre épiscopal d'Avenches. Au Moyen Âge, l'axe de la Broye perdit de son importance, mais reprit vigueur à l'époque moderne, à la suite de la conquête du Pays de Vaud par Berne en 1536: il représentait «la liaison nord-est/sud-est la plus directe entre le sud de l'Allemagne, les foires de Genève en plein essor au XV^e siècle, la France et l'Espagne».⁸ Son importance ne se démentira pas, comme en témoigne le récent achèvement de l'autoroute A1.

Le deuxième grand axe s'est développé plus tardivement: il relie Berne à Lausanne par Fribourg, Romont et Mézières.⁹ Suite à l'important essor démographique que connaît le territoire cantonal à partir de la fin du XI^e siècle, le terrain est défriché par les moines de nombreuses abbayes (Hautcrêt, Hauterive, Humilimont). Des villes sont fondées: Bulle avant le milieu du XII^e siècle, Fribourg en 1157, Romont, Châtel-Saint-Denis ou Rue, pour n'en citer que quelques-unes.¹⁰ Plus au nord, les Zaehringen fondent de nouveaux bourgs (Berne) ou fortifient des sites déjà existants (Burgdorf, Laupen).¹¹ Pour développer ces nouvelles cités, il est indispensable de posséder un réseau de voies de communication efficace. Les Zaehringen ont ici joué un rôle décisif: grâce à l'octroi de franchises et de marchés, leurs villes devinrent de vrais pôles d'attraction. L'axe Berne-Fribourg profita aussi de l'essor des foires de Genève, dès la fin du XIII^e siècle, et du développement économique du sud de l'Allemagne (Ulm, Francfort, Nuremberg). Fribourg put également utili-

⁶ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 4, p. 2.

⁷ Elle correspond aux
numéros suivants dans
l'IVS: FR 13, FR 19,
FR 6, FR 8.

⁸ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 6, p. 2

⁹ FR 1, FR 9, FR 10.

¹⁰ VON CRANACH 2007 a,
pp. 10-11.

¹¹ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 1, p. 3.

ser cet axe pour l'exportation de ses productions propres (cuir et drap). A l'époque moderne, l'axe Berne-Fribourg-Lausanne fut fortement concurrencé par la route de la Broye, mais resta fondamental pour le trafic cantonal proprement dit, notamment pour l'exportation de la production et pour l'importation des matières premières; il sera amélioré dans le troisième quart du XVIII^e siècle.¹²

Le troisième axe du territoire cantonal est représenté par le couloir de la Sarine qui traverse le canton du nord au sud selon plusieurs tracés, notamment deux sur la rive droite (se rencontrant à Bourguillon) et un sur la rive gauche par Posieux. La mise en eau du lac de la Gruyère en 1948 a passablement modifié la logique de ces routes, en supprimant de nombreux points de franchissement ancestraux¹³, tels le pont de Thusy, à proximité du site de Pont-la-Ville, déjà occupé par les Romains, tout comme la Basse-Gruyère, ainsi qu'en témoigne le *vicus* de Marsens-Riaz. L'ancienneté de cet axe de communication est attestée par la présence de saint Nicolas à Marsens ou à Fribourg, ou par celle d'un prieuré ou hospice du Grand Saint-Bernard à Avry-devant-Pont dès 1145: Nicolas, patron de l'église du couvent du Grand Saint-Bernard, marquerait de sa présence l'existence d'une liaison entre Fribourg et le col valaisan par la Haute-Gruyère et le col du Sanetsch, liaison renforcée par des échanges entre les moines du Grand Saint-Bernard et ceux de Hauterive. Ces contacts, soulignés par ceux qui existaient entre Fribourg et l'évêque de Sion, ont permis l'exportation de draps fribourgeois par le port de Gênes jusqu'en Syrie, en 1243!¹⁴ L'axe Fribourg-Bulle est prolongé au sud par plusieurs routes: vers Montbovon et le Pays-d'Enhaut, vers le col du Jaun, et vers Vevey par une très ancienne route passant par Semsales (prieuré fondé par les moines du Grand Saint-Bernard dans le courant du XII^e siècle) et Châtel-Saint-Denis (fondée en 1296).¹⁵

Enfin, certaines voies de communications permettent de relier les trois grands axes entre eux: ainsi la route Fribourg-Payerne emprunte-t-elle de petits vallons – celui de l'Arbogne, ceux du ruisseau des Chaudeires à l'ouest et du Chandon au nord – entre la vallée de la Broye et celle de la Sarine. L'itinéraire est complexe: il ne comprend pas moins de sept tracés!¹⁶ Plus au nord, la route reliant Fribourg à Morat représente une autre ouverture vers la route de la Broye. La région a été densément occupée depuis le mésolithique, et devint l'arrière-pays d'Aventicum à

¹² MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 9, p. 3.

¹³ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 4, p. 1.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 4-5.

¹⁵ MARGAIRAZ, DEWARRAT:
Documentation IVS,
FR 5, p. 1.

¹⁶ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 14, p. 1.

l'époque romaine comme l'attestent les nombreuses *villae*. Depuis la bataille de Morat, l'itinéraire est devenu populaire, mais représente surtout un lien avec le réseau fluvial et lacustre pour lequel Morat joue le rôle de port d'attache.¹⁷

Nous pouvons remarquer que le territoire actuel du canton est resté durant longtemps à l'écart des grandes voies de communication: la route de la Broye ne fait qu'effleurer le nord-ouest du territoire fribourgeois. Fribourg ne connaît un développement urbain que depuis le milieu du Moyen Age, date à laquelle les grands axes nationaux sont déjà mis en place. Si la floraison des cités moyennâgeuses dans l'axe Fribourg-Romont a favorisé le développement des routes, celui-ci a été freiné par la Réforme. En effet, le passage de Berne à la confession protestante «a signifié pour Fribourg une insularité politique, mais aussi une insularité confessionnelle», développant chez ses habitants «une mentalité d'assiégé». ¹⁸ Entouré par Berne, le canton de Fribourg s'est considéré comme un bastion catholique (l'activité des Jésuites à Saint-Michel ou l'installation de nombreuses communautés monastiques en témoigne) et a recherché d'abord l'autarcie économique plutôt que les échanges avec l'extérieur. De fait, Leurs Excellences, qui favorisaient le développement agricole (notamment la production du gruyère ou encore l'introduction de nouvelles plantes fourragères), accordaient peu d'importance à l'entretien des voies de communication. Ainsi, «le XVIII^e siècle est considéré par les historiens avant tout comme un siècle de passivité» ¹⁹ à cet égard. Il s'agissait aussi d'éviter que la confession réformée trouve des voies pour s'insinuer à Fribourg.

Le XIX^e siècle, cependant, est marqué par le développement routier: sous la Médiation tout d'abord, puis après la Restauration, sous le régime libéral dès 1830: c'est à cette époque que les grands chantiers de ponts sont ouverts. Le régime radical, de 1847 à 1856, mit en place une loi routière et choisit de faire passer le train par Fribourg et Romont. Ces travaux furent continués par le régime libéral-conservateur (1857-1881) et par la République chrétienne (1881-1921). Enfin, l'avènement de l'automobile obligea le canton à un entretien régulier de ses axes de communications, mais ces améliorations incessantes rendent beaucoup plus difficile l'analyse de l'histoire de ces voies.

¹⁷ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 30, pp. 1-2.

¹⁸ VON CRANACH 2007 a,
p. 13.

¹⁹ *Ibid.*, p. 15.

Les voies de communication peuvent être utilisées pour exploiter un territoire, pour mieux l'intégrer à un ensemble supra-régional. Comme exemple actuel, nous pouvons citer la voie de chemin de fer qui traverse maintenant le Tibet pour atteindre Lhassa! Dans le canton de Fribourg, certaines routes ont une fonction semblable.

PROTÉGER, DÉVELOPPER ET EXPLOITER LE TERRITOIRE

Quoique à l'écart des grands axes, elles participent au développement cantonal. Ainsi, la route Bulle-Montbovon-Saanen a une fonction stratégique: elle ouvre, en passant par la Tine (ouverte au Moyen Age) et le défilé du Vanel, la vallée de l'Intyamon, partie nord du comté de Gruyère, au Pays-d'Enhaut, partie sud de ce territoire jusqu'en 1555. Elle permet également de rejoindre la route du col de Jaman pour atteindre Montreux. Enfin, la route de l'Intyamon a une grande importance économique: elle permet aux Gruyériens de se rendre à Bulle pour les foires, et aux éleveurs d'écouler leurs fromages, et de mener leurs bêtes sur les alpages, Gruyères n'ayant pas connu de développement économique, la faute en incombant, selon François Kuenlin, à la route «qui laisse la ville en dehors en la contournant».²⁰

Une même fonction d'importance est observée en 1874-1878, lors de la construction de la «route stratégique» Bulle-Jaunpass-Boltigen et de l'érection du pont du Javroz, entre Crésuz et Charmey, en 1882: il s'agissait alors d'améliorer la liaison de la vallée de la Jogne avec Bulle, Fribourg mais aussi avec le Simmental. Des considérations militaires étaient à l'origine de ce projet, planifié dès 1821 par le général Dufour et une section de l'Ecole militaire de Thoune.²¹ D'ailleurs, l'intérêt stratégique de cet axe n'était pas étranger aux militaires du Moyen Age: les sires de Corbières et les comtes de Gruyère, par plusieurs fortifications construites le long de la route Bulle-Jaun (ces points de garde pouvaient d'ailleurs communiquer entre eux par des signaux)²², ont tenté de «contrôler l'axe venant du Simmental qui laissait la porte ouverte aux invasions alémaniques» (notamment celles des Zaehringen, des Kibourg et des Habsbourg) ainsi que l'Euschelpass (qui reliait la vallée de la Jogne à la Singine).²³

L'ancienne voie Fribourg-Schwarzenbourg, qui fait l'objet d'un article dans la brochure²⁴, jouait également un rôle économique. Ce trajet est

²⁰ Citations et information tirées de MARGAIRAZ: *Documentation IVS*, FR 26, pp. 1-2.

²¹ MARGAIRAZ: *Documentation IVS*, FR 29.3, p. 1.

²² Châteaux de Broc, de Montsalvens, château et bourg de Charmey, fortin probable à la Tsintre, château de Bellegarde.

²³ MARGAIRAZ: *Documentation IVS*, FR 29, p. 2.

²⁴ VON CRANACH 2007, pp. 50-52.

très ancien, comme en témoignent les dédicaces à saint Martin des églises de Tavel et Rüeggisberg, et l'étymologie latine de Tavers/Tavel (de *taberna*: taverne); il emprunte un chemin creux très bien conservé entre Wissenbach et Sankt-Antoni, et possède par endroits des pavages d'origine. Il était important pour l'acheminement du sel et du vin dans le baillage.²⁵

TRANSPORTER, COMMERCER: LE FROMAGE ET LE SEL

Car les voies de communications sont aussi voies d'échange. Ainsi, l'axe Bulle-Jaunpass-Boltigen²⁶ a-t-il joué un rôle important dès les débuts de l'économie alpestre, et cela bien avant son amélioration au XIX^e siècle: un chemin/sentier muletier assurait cette importante fonction. La liaison avec Bulle, centre de foire, est attestée dès 1195. C'est au sortir de la localité de Jaun, à Weibelsried (près d'une chapelle dédiée à la Vierge), que les tracés se distinguent nettement de la route actuelle: l'un part vers le col du Reidigen, l'autre, plus bas, passe par Hinterflue et Bädermoos.²⁷ Le chemin était jalonné par plusieurs ponts et de nombreuses chapelles. Les intérêts de cette voie étaient multiples: transport du fromage produit dans la vallée de la Jogne vers Bulle puis Vevey (par la route Semsales-Châtel-Saint-Denis), transhumance du bétail vers le Pays-d'Enhaut (par la Tsintre et Pra Jean) ou vers Abländschen, voire Boltigen ou Zweisimmen (car de nombreux alpages de la vallée de la Jogne appartenaient déjà à des patriciens ou des couvents qui possédaient leurs propres bêtes).²⁸ Le sentier Weibelsried-Bädermoos, plus praticable en hiver, semble avoir joué un rôle important pour les échanges entre le Simmental, la Suisse romande et la France, notamment pour l'exportation de bétail ou pour l'importation du blé et du vin du Pays de Vaud vers l'Oberland bernois.²⁹

Le col de Jaman liait la Riviera lémanique à la Haute-Gruyère, le Pays-d'Enhaut et l'Oberland bernois. Plusieurs tracés sont à distinguer: le sentier muletier a été utilisé jusqu'au XIX^e siècle, avant la construction d'une route carrossable, améliorée au XX^e siècle. Malgré sa relative difficulté d'accès (au début du XIX^e siècle, il fallait six heures pour le franchir!), ce col a joué un rôle économique considérable. En effet, il représentait l'accès le plus direct au bassin lémanique, un des importants débouchés du commerce de fromage, et une porte d'entrée pour le vin

²⁵ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 1201.1, p. 1.

²⁶ REUST 2007, pp. 36-41.

²⁷ FR 29.1 et FR 29.2.

²⁸ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 29, p. 2.

²⁹ REUST 2007, p. 39.

et les châtaignes lémaniques. A la suite de la construction du pont couvert de Semsales, sous la route Bulle-Châtel-Saint-Denis-Vevey (autrement dit la voie traditionnelle), et du péage y relatif, l'itinéraire de Jaman a connu un regain d'intérêt de la part des commerçants.³⁰

Le commerce était également intense avec le Jura français. En effet, pour produire et surtout conserver du fromage, il faut du sel. Le canton de Fribourg ne possédant pas cette denrée, il était nécessaire de l'importer (les mines de Bex n'ont été découvertes qu'en 1554³¹). Le sel transitait depuis les mines de Salins, en Franche-Comté, par le col des Etroits et le col de Jougne, et enfin par la route Yverdon-Payerne. Cette route avait de l'importance pour l'économie fribourgeoise au Moyen Age, car elle permettait d'accéder aux foires de Franche-Comté et de Champagne. Les Fribourgeois s'y fournissaient, notamment, en laine anglaise. L'utilisation de cet axe de communication a périclité suite au déclin des foires de Champagne et à l'essor de celles de Genève.³² Mais les liens avec la Franche-Comté n'en demeuraient pas moins importants: ainsi, Leurs Excellences signèrent en 1674 un traité de livraison avec Louis XIV au sujet du sel de Salins.³³ La laine, le sel et les salaisons transitaient également par bateau, sur le lac de Neuchâtel, depuis Yverdon, Grandson ou Estavayer-le-Lac (la navigation lacustre est attestée depuis le XIII^e siècle). Une route, passant par Bussy et Sévaz, reliait cette dernière ville à Payerne, et par conséquent à Fribourg et Berne.³⁴ La ville de Payerne constituait un centre commercial important, car les vins de la Côte transitaient, par l'itinéraire – aujourd'hui complètement tombé en désuétude – qui venait de Morges et Bussigny.³⁵

SACRALISER LE TERRITOIRE

Lorsqu'on emprunte les voies de communication historiques, on aperçoit des croix, des chapelles et d'autres témoignages de la foi, qui font également l'objet d'un article dans la brochure historique.³⁶ Ils sont particulièrement intéressants pour les historiens des routes, car ils permettent d'identifier, en filigrane, les anciens tracés.

Tout d'abord, certains saints semblent liés plus particulièrement aux voies de communications. Saint Jacques paraît l'un des plus célèbres.³⁷ Pourtant, on peut s'étonner de sa quasi-absence dans l'article de Bieri,

³⁰ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 28, pp. 1-2.

³¹ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 16, p. 3.

³² MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 15, p. 2.

³³ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 16, p. 4.

³⁴ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 12, p. 1 et FR 16,
pp. 3-4.

³⁵ MARGAIRAZ:
Documentation IVS,
FR 11, p. 1.

³⁶ BIERI 2007, pp. 42-49.

³⁷ Environ 130 témoignages de saint Jacques émaillent le canton de Fribourg. Cf. EGLOFF 1993, pp. 42-58.

alors que le sujet est bien documenté. Ainsi, on a pu reconstituer, notamment à la faveur de l'IVS, les tracés empruntés par les pèlerins (à noter que ces «chemins de saint Jacques» étaient aussi empruntés par des non-pèlerins).³⁸ De Schwarzenburg à Fribourg, le tracé est celui que nous avons décrit plus haut, passant par un beau chemin creux, ou encore un magnifique pavage vers Sodbach. Le saint est présent à Tavel (confrérie et chapelle), et le chemin est jalonné par des signes religieux (oratoires, croix, etc.), mais aussi à Guin, Heitenried, Maggenberg, Niedermuhren (remarquable chapelle) et Wyler vor Holz.³⁹ A partir de Fribourg, les traces deviennent plus difficiles à identifier. On en trouvera une description très précise dans l'article de Jean-Pierre Dewarrat: les deux grands axes de la vallée de la Broye et de Fribourg-Romont sont empruntés par les pèlerins. Il faut cependant toujours avoir à l'esprit le fait qu'un itinéraire comporte toujours plus d'un tracé. Ainsi, une variante par Posat-Sainte Apolline est prévue.

Le sacré peut s'incarner en diverses formes, le long de la route: croix de chemins, chemins de croix, oratoires, images pieuses, chapelles, ossuaires, églises, ermitages, cimetières, couvents, grottes mariales... Certains saints vont marquer, par leur présence, l'ancienneté des églises qui les ont choisis comme protecteurs: à ce titre, saint Martin fait figure de pionnier. Suivant les routes gallo-romaines⁴⁰, il s'est implanté à Tavel, à Cugy ou encore Avry-devant-Pont, par exemple, toutes très anciennes paroisses. De plus, nous avons pu remarquer, à la faveur d'une analyse statistique, que les lieux sacrés situés le long des grands axes de communication étaient généralement dédiés à des saints universellement honorés (ceux de l'Écriture, tels les apôtres ou Jean-Baptiste), alors que des saints plus locaux ou liés à la religion populaire (par exemple Anne, Roch ou Garin) se situent plutôt dans des sanctuaires éloignés des grandes routes, et plus proches de la communauté villageoise. Les voies de communication principales fonctionnent ici comme vecteur de l'évangélisation, notamment dans la vallée de la Broye.⁴¹

Les chapelles situées le long des routes peuvent avoir plusieurs fonctions: rappeler un accident, mais aussi protéger le voyageur contre les dangers de la route. Ainsi la chapelle de Notre-Dame du Pont-du-Roc a-t-elle été fondée à la suite d'un accident qui aurait pu tourner au tragique: Jean Pettola, de Charmey, a failli être emporté par les eaux de la

³⁸ Voir DEWARRAT 1993, pp. 27-38.

³⁹ Cette «Untere Strasse» entre Schwarzenburg et Fribourg paraît cependant «très douteuse d'un point de vue scientifique», selon Jean-Pierre Dewarrat: cf. STEINAUER 2003, p. 76.

⁴⁰ STEINAUER 2003, pp. 73-74.

⁴¹ RIME 2003, p. 159.

Jogne en crue et a été sauvé *in extremis*. La chapelle, construite après sa mort, rappelle cet événement et appelle la protection de la Vierge sur ce lieu.⁴² On trouvera chez Jean-Pierre Anderegg la description de dix chapelles de la Haute-Gruyère, qui montrent la diversité des fonctions de ces lieux de culte.⁴³ Citons la chapelle de la Dâda (ou Dauda), ancienne église paroissiale qui desservait les localités de Grandvillard et Lessoc, au carrefour des routes de l'Intyamon; Notre-Dame de la Frasse, au pied du Vanil Noir, sur la paroisse de Grandvillard, et Notre-Dame de l'Evi, toutes deux destinées à protéger celui qui empruntait le chemin de la montagne; ou encore le sanctuaire de Notre-Dame des Grâces, qui n'est autre que le pont de Beauclu.

Les croix, dont Jean-Pierre Anderegg a fait la statistique – plus de 150 dans la seule Singine!⁴⁴ – sont des marqueurs importants de la sacralité sur les routes. Elles sont le plus souvent polysémiques: chacun y rattache un événement, une pratique ou une signification particulière. Dans le canton de Fribourg, les croix marquent notamment les souvenirs des «missions», ces journées où le clergé rechargeait la foi des fidèles à force de confessions, processions, conférences pieuses et autres cérémonies. Mais les croix de chemins et les oratoires ont aussi succédé aux antiques bornes dédiées par les Romains aux dieux des routes (Bivis, Trivis, Quadruvis), dont on a retrouvé trois exemplaires à Avenches.⁴⁵

Les processions sont une autre manière de sacraliser un territoire: il s'agit ici d'une «sacralisation itinérante», qui crée un espace sacré dynamique et temporaire. Le parcours emprunté par la procession ne doit rien au hasard. Il est stéréotypé et passe, bien sûr, par les lieux de culte de la ville ou du village, mais aussi par d'autres lieux qui réclament une sacralisation. Ainsi en est-il des chapelles périphériques, qui souvent sont visitées à l'occasion des processions (Fête-Dieu ou Rogations). La procession peut également emprunter un chemin qui passe au plus près des croix de la ville ou du village. La procession peut être ainsi inscrite de manière «fossile» dans le territoire paroissial. Jean-Pierre Anderegg en donne deux exemples à La Roche (qui possède 16 croix) et Heitenreid⁴⁶: les Rogations (trois processions qui avaient lieu avant l'Ascension, pour invoquer la protection divine sur les champs et les bêtes) quadrillent le territoire afin que celui-ci soit sacralisé dans son entier. En reliant les différents lieux de culte du village au moyen de l'«espace sacré itinérant» de

⁴² PERRET 2000, pp. 32-34.

⁴³ ANDEREGG 2002, pp. 158-161.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 141.

⁴⁵ STEINAUER 2003, p. 72.

⁴⁶ ANDEREGG 2002, p. 150-154.

la procession, la communauté humaine se recrée, elle se sent appartenir à un espace unifiant plutôt qu'à des lieux séparés les uns des autres.

FRANCHIR LES RIVIÈRES

L'étude des ponts permet d'observer l'évolution des techniques et des matériaux, et, sur les anciennes cartes, ces objets sont parfois les seuls à signaler d'anciens tracés. Les exemples les plus intéressants sont présentés dans la brochure par Pierre Zwick.⁴⁷ De tout temps, la Sarine, et surtout les falaises la bordant, a été un défi pour les constructeurs de routes. Ainsi, sur la carte de Techtermann de 1578, seuls cinq ponts traversent cette rivière en amont de Fribourg, et aucun en aval jusqu'à Laupen!

Le plus ancien pont est celui du Pontet (mentionné dès 1255), sur la route de Jaman, dont on connaît l'importance pour le commerce fribourgeois. Il est antérieur aux ouvrages de la ville de Fribourg et avait d'abord été construit en bois. Pierre Zwick présente également le pont de Saint-Jean à Fribourg (mentionné dès 1353), qui a connu une évolution semblable, tout comme le pont de Broc, qui a donné son nom au village (*die Brücke*) et permis la jonction entre la vallée de la Jogne et le bassin lémanique. D'autres ponts ont gardé le matériau initial du bois, tels le Pont-qui-Branle, entre le domaine du Châtelet près de Broc et la cité de Gruyères, ou encore le pont de Lessoc, «le mieux conservé et le plus original des derniers ponts couverts en bois», datant de 1668, et s'inspirant d'un des quatre modèles de l'architecte Andrea Palladio (1508-1580).

Beaucoup plus récent mais tout aussi intéressant, le pont en bois de Sodbach, qui conduit à Schwarzenbourg, édifié en 1867 selon la structure mise au point par l'ingénieur américain William Howe, et qui permis d'augmenter la portée entre les culées à 43 mètres, véritable record pour l'époque. Le pont de Grandvillard est confirmé en 1578. Reconstitué en 1641, il a toujours conservé sa fonction initiale de lien entre Villars-sous-Mont et Grandvillard, même s'il a subi, comme tant d'autres ouvrages, des transformations exigées par la circulation automobile. Beaucoup plus récents sont le deuxième pont sur l'Hongrin (1837) et le pont de Flamatt (1858), qui démontrent le souci de modernisation du réseau routier au XIX^e siècle.

⁴⁷ ZWICK 2007, pp. 18-26.

Il n'est évidemment pas question ici des ponts suspendus, véritables curiosités de Fribourg, car il n'en reste pas de traces. Ils témoignent néanmoins du souci des autorités et des habitants de faciliter les échanges et les liaisons intra- et inter-cantoniales, mais aussi de leur audace et de leur ingéniosité.

Le pont de Sainte-Apolline, est une sorte de résumé de l'histoire des routes.⁴⁸ En effet, il se situe sur l'un des trois grands axes du canton: Fribourg-Bulle. De plus, la voie de communication à laquelle il est lié est très ancienne. La proximité de l'oppidum de Châtillon-sur-Glâne, datant de l'époque de Hallstatt, mais aussi la présence d'une auberge et d'un gibet montrent l'importance de ce site routier. Le pont lui-même est attesté antérieurement à 1243. Ce devait être un pont de bois, car la construction d'un pont de pierre paraît survenir vers 1508-1509. Il faisait le lien entre la ville de Fribourg et l'abbaye de Hauterive. Il était le seul moyen de franchir la Glâne, jusqu'à la construction d'un nouveau pont en 1756. Ce modeste ouvrage fut parfois au centre de litiges entre le couvent de Hauterive et des seigneurs locaux, car il devait être entretenu régulièrement. Les qualités architecturales de ce pont en tuf l'ont sauvé de la destruction, suite à son abandon. La chapelle de Sainte-Apolline est un exemple de sacralisation du territoire: la sainte était invoquée en cas de maux de dents, comme en témoignent les dents cariées retrouvées au pied de l'édifice, vers lequel convergeaient les malades et les pèlerins. On retrouve ce culte le long de l'ancienne route de Fribourg à Schwarzenbourg, à Winterlingen.⁴⁹

L'exemple du pont de Sainte-Apolline nous le montre bien, il est nécessaire de connaître l'histoire des routes et des ponts pour apprendre à mieux les préserver. C'est justement l'un des buts de l'IVS. Ainsi, ce n'est pas qu'un inventaire scientifique pour géographes et historiens avertis, mais bien un outil de décision pour l'avenir des voies de communication, pour leur préservation et leur utilisation dans un tourisme doux, autant qu'un instrument d'information pour le grand public.

C'est la raison pour laquelle, depuis le mois de janvier 2007, tout un chacun peut accéder, grâce à son ordinateur, à l'IVS⁵⁰ (il est cependant conseillé d'avoir un haut débit, notamment pour la consultation des cartes). Toute la documentation est également accessible. Et si la brochure

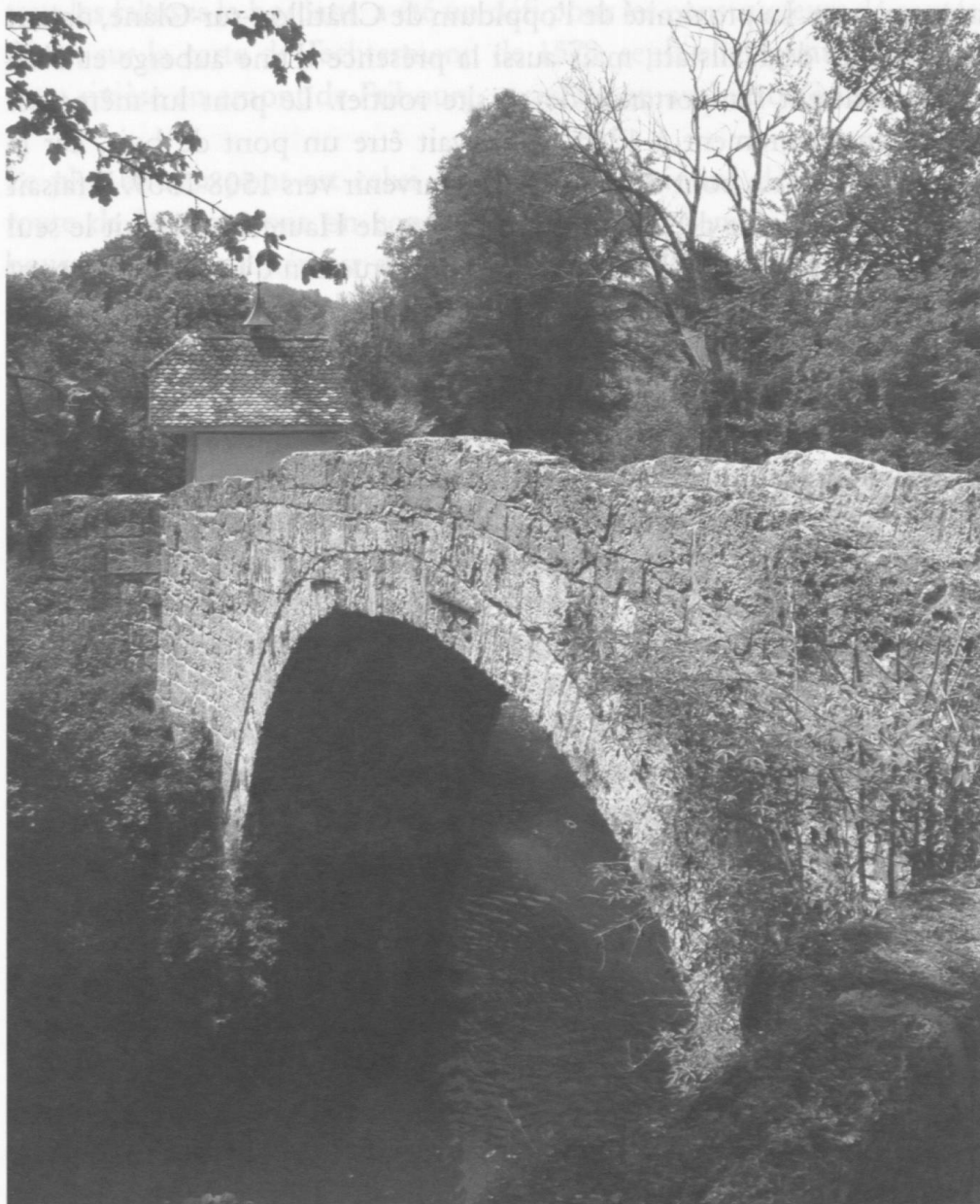
⁴⁸ Pour ces paragraphes: ZWICK 2007, pp. 19-21 et MARGAIRAZ: *Documentation IVS*, FR 4.1.41, p. 1

⁴⁹ BIERI 2007, p. 48.

⁵⁰ <http://ivs-gis.admin.ch/>

présente les grandes lignes de ce projet, elle n'est de loin pas exhaustive. La documentation IVS, riche et très complète, réalisée notamment par Laurence Margairaz (recherche historique) et par Jean-Pierre Dewarrat, Claude Bodmer, Fredi Bieri, Guy Schneider, Arne Hegland, Ruedi Bösch et Hanspeter Schneider (données de terrain), est devenue une source indispensable pour quiconque s'intéresse à l'histoire du canton.

F. R.



Le pont et la chapelle
Sainte-Apolline forment
en quelque sorte une syn-
thèse de l'histoire des
voies de communication
en terre fribourgeoise.
Photo F. Rime

ITINÉRAIRES ET OBJETS FRIBOURGEOIS D'IMPORTANCE NATIONALE

- 1 Fribourg–Berne
- 4 Fribourg–Bulle
- 5 (Fribourg–) Bulle–Vevey
- 6 (Lausanne–) Payerne–Morat (–Berne/– Soleure)
- 7 Murten/Morat–Gempenach (–Berne)
- 8 Murten/Morat–Kerzers (–Solothurn)
- 9 Fribourg–Romont (–Mézières VD/–Lausanne)
- 10 (Fribourg–) Romont–Mézières VD (–Lausanne)
- 11 Payerne/Montet–Bussigny (–Morges)
- 12 Lac de Neuchâtel/Lac de Morat
- 13 Vevey–Moudon
- 14 Fribourg–Payerne (–Yverdon/ –Estavayer-le-Lac)
- 15 (Fribourg–) Payerne–Yverdon
- 16 (Fribourg–) Payerne–Estavayer-le-Lac
- 19 (Lausanne–) Moudon–Payerne (–Berne/ –Soleure)
- 26 Bulle–Montbovon (–Saanen/–Vevey)
- 27 (Vevey–/Bulle–) Montbovon–Saanen; Pays-d’Enhaut
- 28 (Bulle–) Montbovon–Montreux; Col de Jaman
- 29 Bulle–Boltigen; Jaunpass
- 30 Fribourg–Murten/Morat
- 110.0.4 Romont–Bulle; Les Bioles
- 360.0.1 Cheyres–Murist; Planta Marion–Les Granges
- 620.0.1 Grandvillard–Villars-sous-Mont; Pont sur la Sarine
- 676.0.13 Broc–Montbovon; Pont en bois couvert sur la Sarine
- 705.0.1 Gruyères–Le Pont-qui-branle; Pont-qui-branle
- 1201.1.1 Freiburg–Schwarzenburg (–Thun); Alte Linienführung;
St. Antoni
- 1201.1.2 Freiburg–Schwarzenburg (–Thun); Alte Linienführung;
Winterlingen–Heitenried
- 1201.1.3 Freiburg–Schwarzenburg (–Thun); Alte Linienführung;
Schweni–Sodbach
- 1201.2.5 Freiburg–Schwarzenburg (–Thun); Linienführung des
19. Jh.; Sodbach (Brücke)

La chapelle de la Déesse
sur Dado à Grandvillard,
au carrefour des routes de
Flammarion et d'Étal.
L'ancienne église qui
devient Grandvillard
et Lenth.

Photo F. Rime

Bibliographie

Jean-Pierre ANDEREGG, *Freiburger Kulturlandschaften / Une histoire du paysage fribourgeois*, Fribourg 2002

Fredi BIERI, «Kapellen und Kreuze am Weg: Elemente der religiös geprägten Landschaft im Kanton Freiburg», dans: *Historische Verkerswege im Kanton Freiburg / Les chemins historiques du canton de Fribourg*, Berne 2007, pp. 42-49

Jean DUBAS, *Cartographie de Fribourg, un autre visage du canton*, ms dactylographié, Fribourg 1981

Jean-Pierre DEWARRAT, «Les chemins de saint Jacques en pays fribourgeois», dans: *Chemins de Saint-Jacques en terre fribourgeoise*. Fribourg 1993 (Repères fribourgeois 4), pp. 27-38

Edouard EGLOFF, «Rayonnement de saint Jacques en terre fribourgeoise», dans: *Chemins de Saint-Jacques en terre fribourgeoise*, Fribourg 1993 (Repères fribourgeois 4), pp. 42-58

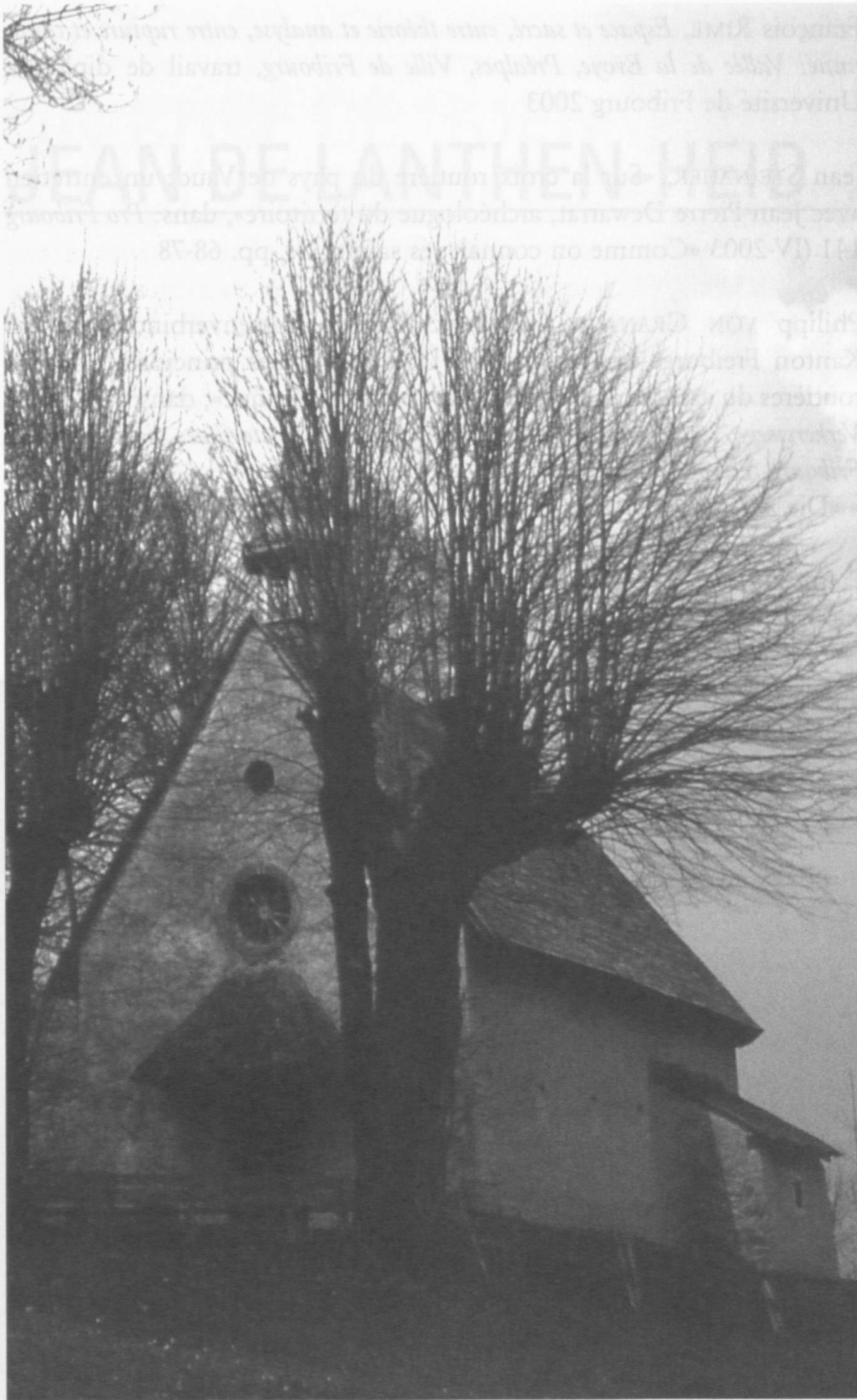
Hans-Uli FELDMANN, «Karten und Pläne im Kanton Freiburg: heimatkundliche und kulturhistorische Betrachtungen / Cartes et plans dans le canton de Fribourg: études d'histoire locale et culturelle», dans: *Historische Verkerswege im Kanton Freiburg / Les chemins historiques du canton de Fribourg*, Berne 2007, pp. 27-35

Laurence MARGAIRAZ, Jean-Pierre DEWARRAT, et al., *Documentation IVS du canton de Fribourg*, Berne 2000

Marcel PERRET, *Vallée de la Jogne et du Javro: les sanctuaires*, Saint-Maurice, 2000

Corinne REUST, «Entre commerce du fromage et tourisme pédestre: les voies de communication de Bulle au col du Jaun»; dans: *Historische Verkerswege im Kanton Freiburg / Les chemins historiques du canton de Fribourg*, Berne 2007, pp. 36-41

Le pont et la chapelle
Sainte Apolline forment
en quelque sorte une syn-
thèse de l'histoire des
voies de communication
en terre fribourgeoise.
Photo F. Ranz



La chapelle de la Dauda
(ou Dâda) à Grandvillard,
au carrefour des routes de
l'Intyamon: c'était
l'ancienne église qui
desservait Grandvillard
et Lessoc.
Photo F. Rime

François RIME, *Espace et sacré, entre théorie et analyse, entre rupture et continuité: Vallée de la Broye, Préalpes, Ville de Fribourg*, travail de diplôme, Université de Fribourg 2003

Jean STEINAUER, «Sur la croix routière du pays de Vaud: un entretien avec Jean-Pierre Dewarrat, archéologue du territoire», dans: *Pro Fribourg* 141 (IV-2003 «Comme on connaît ses saints...»), pp. 68-78

Philipp VON CRANACH, «Die wichtigsten Strassenverbindungen im Kanton Freiburg: ein historischer Überblick / Les principales liaisons routières du canton de Fribourg: un aperçu historique»; dans: *Historische Verkerswege im Kanton Freiburg / Les chemins historiques du canton de Fribourg*, Berne 2007, pp. 6-17

– «Die alte Strasse von Freiburg nach Schwarzenburg», *ibid.*, pp. 50-52

Pierre ZWICK, «Mesurer le canton, dessiner le territoire: un monument topographique», dans: *Annales fribourgeoises* 67 (2005), pp. 69-86

– «Quand les ouvrages d'art racontent l'histoire: témoins de l'ingénierie du passé: les ponts», dans: *Historische Verkerswege im Kanton Freiburg / Les chemins historiques du canton de Fribourg*, Berne 2007, pp. 18-26

www.viastoria.ch: site internet du Centre pour l'histoire du trafic

<http://ivs-gis.admin.ch/>: pour accéder à l'inventaire en ligne.